

УДК 347.45/.47

Кульчій Олег Олександрович,

кандидат юридичних наук, доцент кафедри правознавства

ВНЗ Укоопспілки «Полтавський університет економіки і торгівлі»

ІНОЗЕМНИЙ ДОСВІД ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВОРУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВТОВЛАСНИКІВ

Постановка проблеми. Для розвитку та вдосконалення правового регулювання страхування в Україні велике значення має вивчення іноземного досвіду. Адже значна кількість цивільно-правових інститутів розвивалася за кордоном упродовж тривалого часу, тоді як в Україні цей процес певною мірою стримувався радянською владою, яка дещо інакше вбачала собі розвиток страхування. Це зумовлює актуальність досліджень як сучасного стану зарубіжного (і, в першу чергу, європейського) страхового права, так і історії його розвитку, що можливо реалізувати повною мірою лише на основі аналізу відповідних нормативних актів та праць іноземних науковців.

Стан дослідження теми. Теоретичною основою роботи стали нормативно-правові акти та праці українських і зарубіжних дослідників, зокрема, П. Батлера (P. Butler), П. Кенні (P. Kenny), К. Міллера (C. Miller), Л.М. Мельникової, Р. Ходжина (R. Hodgjin), Директиви ЄС, законодавчі акти окремих європейських держав, локальні акти європейських страхових компаній та моторного страхового бюро.

До моменту запровадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (далі – ОСЦПВВНТЗ) в Україні в економічно розвинених державах накопичився значний досвід здійснення такого страхування. Однак копіювання іноземного досвіду без урахування соціально-економічних умов, стану транспортної інфраструктури, менталітету неможливе. Відтак в Україні доцільно продовжити аналіз зарубіжного досвіду, задля подальшого становлення вказаного виду страхування.

Метою статті є дослідження та аналіз іноземного досвіду правового регулювання договору страхування цивільно-правової відповідальності автовласників.

Виклад основного матеріалу. Для початку варто відмітити, що найдавніша відома згадка про

страховий поліс належить до 1347 р., його було видано у м. Генуя. Перший страховий поліс у Великобританії датується 1547 р. Ним застраховані транспортні ризики (морське страхування) [1, р. 1-2].

Автострахування також започаткували британці наприкінці XIX ст. Перший страховий поліс, пов'язаний з автострахуванням, було видано у 1896 р. учасникам перших перегонів автомобілів-ветеранів з Лондона до Брайтона. До 1900 р. уже кілька компаній почали оформлювати поліси страхування автотransпортних ризиків (зокрема й відповідальності). Автострахування було приречене на швидкий розвиток і невдовзі стало головним джерелом надходження страхових премій для страховиків і в Англії, і за її кордонами. Із розширенням бізнесу запровадили страхування комерційного транспорту (1906 р.) і мотоциклів (1910 р.) [2, р. 8-9].

У континентальній Європі страхування відповідальності автовласників виникло дещо пізніше. Так, у Франції цей вид страхування було започатковано лише із 1929 р. разом зі створенням спеціального бюро для вивчення статистичних даних щодо ДТП. Обов'язковим же страхування цивільної відповідальності володільців транспортних засобів (далі – ТЗ) стало лише після прийняття спеціального закону 31 грудня 1951 р., після створення Гарантійного фонду для потерпілих у ДТП (FGA) [3, р. 14-16].

Водночас розвиток страхування відповідальності автовласників більш інтенсивно відбувався саме у континентальній Європі. Значною мірою це було зумовлено інтеграційними процесами, потребою частих автомобільних поїздок за межі однієї держави. Названі чинники зумовили виникнення саме на європейських теренах договору «Зеленої карти» у 1951 р. Метою системи «Зеленої карти» було спрощення міжнародного руху автотransпортних засобів шляхом забезпечення страхування ризиків відповідальності перед третіми особами у зв'язку з використанням таких транспортних засо-

бів відповідно до вимог країни відвідання й, у разі дорожньо-транспортних пригод, гарантування компенсації потерпілим особам згідно з національним законодавством такої країни [4, с. 1].

Саме у континентальній Європі, зокрема у Франції та Бельгії, було започатковано систему прямого врегулювання збитків, спрямовану на прискорення виплати страхового відшкодування потерпілій особі. Більш предметно ця система розглядатиметься у підрозділі 3.3 нашої роботи.

Забезпечення майнової відповідальності автовласників було запроваджено у 20 ті рр. ХХ ст. практично в усіх штатах США та в окрузі Колумбія. Це здійснювалося двома шляхами: або відповідно до законів про «фінансову платоспроможність» (вимагалось надання доказів фінансової платоспроможності на випадок аварії як умови для продовження реєстрації авто), або відповідно до законів про обов'язкове страхування (вимагали підтвердження факту наявності страхового поліса на момент реєстрації та у подальшому). Ці заходи були спрямовані на недопущення до керування автомобілями водіїв, які не мають адекватного створюваній при цьому загрозі фінансового забезпечення [5, р. 302]. Відтоді можемо говорити про масовість досліджуваного виду страхування у США.

Нині у США розповсюджено два типи страхування – страхування цивільної відповідальності і так зване повне покриття, яке означає розширення страхування відповідальності двома додатковими видами страхового покриття – т.зв. повним страхуванням (страхування від шкоди, заподіяної крадіжкою, вандалізмом, пожежею, градом тощо) і страхуванням від зіткнення [6].

Таким чином, система автострахування у США поступово спрощується, водночас дає можливість страхувальникам забезпечити всі потенційні ризики.

Національне законодавство країн Європейського союзу у ряді випадків змушує здійснювати обов'язкове страхування осіб, які здійснюють окремі види діяльності, що містять у собі певну загрозу. У деяких країнах ЄС ОСЦПВВНТЗ має ознаки загальнообов'язкового у звичному розумінні. Наприклад, у Швеції відповідно до Закону про спричинення шкоди автотранспортом (ст. 34) національне страхове бюро має право стягнути з власника ТЗ збір за страхування відповідальності, якщо такий засіб не був тимчасово знятий з реєстрації (навіть без укладення договору) [7]. Такий підхід до страхування відповідальності стимулює добросовісне ставлення водіїв до своїх обов'язків. Однак не слід забувати, що тимчасово зняти ТЗ з реєстрації у Швеції можна за кілька хвилин, зателефонувавши у відповідну службу. Для України такі вимоги неприйнятні.

У європейському праві (зокрема у ФРН) страхування базується на системі певних принципів, основними з яких є: принцип компенсації, принцип повного відшкодування шкоди та розмежування ступеня відповідальності за спричинену шкоду при спільній вині ґрунтується на критеріях небезпеки [8, с. 36]. У законодавстві ФРН значна увага приділяється регулюванню безпосередньо договору страхування та його принципам.

Умови договорів вважаються доброспорядними і чесними та не підлягають оскарженню у випадках: 1) якщо вони стосуються визначення основного предмета договору; 2) якщо вони стосуються ціни договору (у разі, якщо ці умови викладено достатньо зрозуміло). Це надає можливість страховикам ефективно захищатися, особливо у випадках, коли страхувальники хочуть отримати занадто багато від звичайного договору страхування із середнім розміром страхової премії. Однак страховиків турбує і та обставина, що ряд положень страхових договорів не можуть бути викладені занадто простою мовою (наприклад, коли йдеться про медичні терміни тощо) [9, р. 501-502]. Подібні проблеми, породжені правовою неосвіченістю, характерні і для України, хоча у випадку з ОСЦПВВНТЗ визначення термінів здійснюється не договорами, а нормативно-правовими актами. Отже, така увага до умов договорів зумовлена тим, що у більшості країн ЄС та у США умови ОСЦПВВНТЗ не визначаються виключно вимогами законодавства. Імперативно визначаються лише мінімальні вимоги до страхового покриття.

У правовому регулюванні ОСЦПВВНТЗ можна простежити вплив загальноєвропейських інтеграційних процесів. Одним із результатів впливу Євросоюзу на законодавство країн-членів є поступове формування європейського страхового договірного права. Головним інструментом впливу ЄС на регулювання досліджуваного виду страхування у країнах членах виступають спеціальні Директиви. На сьогодні цьому питанню присвячено 5 Директив: 72/166/ЕЕС від 24 квітня 1972 р., 84/5/ЕЕС від 30 грудня 1983 р., 90/232/ЕЕС від 14 травня 1990 р., 2000/26/ЕС від 16 травня 2000 р. та 2005/14/ЕС від 11 травня 2005 р. У 2009 р. попередні документи з унесеними до них змінами і доповненнями було кодифіковано у Директиві 2009/103/ЕС від 16 вересня 2009 р. [10].

З огляду на це вважаємо за можливе приділити увагу лише останній. Директива 2009/103/ЄС висуває вимогу до всіх володільців ТЗ на території ЄС страхувати свою відповідальність. Директива формулює певні універсальні вимоги, які імплементуються у національне законодавство і призводять до поступової часткової уніфікації страхового законодавства у досліджуваній сфері. Це стосує-

ся мінімального розміру страхового покриття (не менше 1 млн. євро на потерпілого (5 млн. на страховий випадок) та не менше 1 млн. євро за шкоду, заподіяну майну) та порядку його індексації, засобів забезпечення обов'язковості страхування відповідальності та контролю за їх наявністю, вимоги щодо відшкодування шкоди, заподіяної незастрахованим чи невстановленим водієм, вимоги, відповідно до яких потерпілі особи мають отримувати однаковий захист у будь-якій країні ЄС і так само має діяти й страховий поліс тощо.

Слід зауважити, що Директива 2009/103/ЄС містить ряд вимог, які пов'язані зі специфікою ЄС як утворення, що включає значну кількість держав і юрисдикцій, які при цьому територіально часто є незначними. Виникає потреба забезпечити у цьому просторі мобільність ТЗ, обмеживши вплив формальностей, пов'язаних із страхуванням відповідальності. Наразі для України як держави, що до ЄС не входить, це актуальним не є. Однак ряд вимог Директиви безпосередньо спрямовані на забезпечення прав вигодонабувачів (потерпілих) та страхувальників. На нашу думку, до них слід віднести вимоги щодо неприпустимості обмеження прав на страхове відшкодування пасажирів ТЗ страхувальника (заподіювача шкоди), зокрема й членів його родини, обов'язку страховика забезпечити розгляд вимог потерпілого у будь-якій країні ЄС, обов'язок забезпечити надання потерпілому всієї інформації, необхідної для одержання страхового відшкодування, чи, у разі потреби, складення позову та ряд інших. Особливої уваги заслуговує ст. 22, яка визначає процедуру відшкодування шкоди та заходи, що мають бути вжиті для забезпечення здійснення обґрунтованої пропозиції страхового відшкодування не пізніше 3 місячного терміну з моменту висунення вимоги потерпілим. Ст. 24 Директиви передбачає створення у кожній країні ЄС спеціального компенсаційного органу, куди потерпілі можуть звернутися з вимогою про відшкодування. Цей орган, у свою чергу, негайно інформує про це відповідного страховика. Існування такого органу, безумовно, значно спрощує одержання страхового відшкодування в умовах страхового ринку ЄС, однак в Україні його створення є недоцільним. На наше переконання, у вітчизняному страховому законодавстві слід поступово запроваджувати подібні заходи, хоча б у пом'якшеному вигляді. Це сприятиме підвищенню рівня захисту прав страхувальників і вигодонабувачів, дозволить у разі потреби з меншими зусиллями привести у відповідність страхове законодавство до вимог ЄС.

Упродовж останніх десятиліть у Європі та, особливо, у США набувають популярності концепції страхування, які наголошують на необхідності прямого зв'язку між інтенсивністю і ступенем безпеки використання транспортних засобів та вартістю страхування відповідальності. Відповідно, поширюються й страхові плани, які базуються на таких концепціях. Значні можливості для цього, зокрема, дав прогрес у сфері техніки. Чималий досвід упровадження використання технічних засобів для більш точного розрахунку страхового ризику і страхових премій в автострахуванні має страхова галузь США, Японії, Нідерландів.

З позицій цивільно-правової науки безпосередньо цікаві не самі технічні засоби, а ті можливості, які вони дають для якомога точнішого формулювання умов договорів ОСЦПВВНТЗ та для ретельного контролю за виконанням указаних умов. Зважаючи на те, що на сьогодні згадані вище технічні засоби (GPS, акселерометри, відеореєстратори тощо) є відносно недорогими, досвід США, Японії та окремих країн ЄС заслуговує на увагу та може бути частково використаний в Україні. Водночас, на нашу думку, запровадження указаних заходів слід здійснювати поступово, спираючись переважно на засоби заохочення, а не примусу. Наприклад, можна запропонувати понижуючий коефіцієнт для водіїв, які обладнають свої ТЗ відповідними технічними засобами. На нашу думку, значну увагу технічним засобам контролю за інтенсивністю та манерою використання ТЗ слід приділити ще й через те, що такі заходи позитивно впливати на свідомість водіїв, адже розмір страхових платежів (які у майбутньому зростатимуть) може бути безпосередньо прив'язаним до манери керування транспортним засобом.

Висновки. Отже, проблемам страхування відповідальності власників транспортних засобів в європейських державах та США на сьогодні приділяється досить значна увага, зокрема, це стосується обов'язковості даного виду страхування, особливого механізму правового регулювання, його типів, умов страхового договору. Історичний досвід свідчить про еволюціонування договору в законодавстві США та європейських держав. Актуальними є питання універсальності принципів при укладенні таких договорів, що вимагає подальших наукових розвідок. Таким чином, вітчизняна правова наука нині має необхідну теоретичну базу для пошуків і напрацювання комплексних підходів щодо юридичного оформлення договору ОСЦПВВНТЗ та його реалізації з метою ефективного захисту прав та інтересів усіх його сторін.

ΛΙΤΕΡΑΤΥΡΑ

1. Hodgins R. Insurance Law: Text and Materials / Ray Hodgins. – Second ed. – Portland : Cavendish Publishing, 2002. – 816 p.
2. Carter R. L. The British Insurance Industry Since 1900. The Era of Transformation / Robert L. Carter OBE, Peter Falush. – NY : Palgrave Macmillan, 2009. – 236 p.
3. Guidedessourcesurl'histoiredel'assurance/Comit?scientifiquepourl'histoiredel'assurance. – Paris : Seddita, 2007. – 117 p. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.ffsa.fr/sites/jcms/c_51277/la-recherche-universitaire?cc=fn_7325.
4. Процедурні Правила / Рада Бюро. – Лісабон, 2008 р. // Офіційний веб-сайт МТСБУ. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtibu.kiev.ua/files/InternalRegilationsTranslationAsPer2008.doc>.
5. Riegel R. Insurance: Principles and Practices / Robert Riegel, H.J. Loman. – New York : Prentice-Hall, 1922. – 514 p.
6. Kenny P. Liability Only Vs Full Coverage: Choosing Auto Insurance Coverage / P. Kenny // Articlesbase. – 2008. – Apr. 11. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.articlesbase.com/finance-articles/liability-only-vs-full-coverage-choosing-auto-insurance-coverage-384564.html>.
7. If your vehicle is uninsured you must pay a motor insurance charge [Електронний ресурс] // Swedish Motor Insurers [веб-сайт]. – Режим доступу: <http://www.tff.se/en/Motor-insurance-charges/Motor-insurance-charges>.
8. Мельникова Л.Н. Проблемы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Л. Н. Мельникова. – М., 2006. – 197 с.
9. Hodgins R. Insurance Law: Text and Materials / Ray Hodgins. – Second ed. – Portland : Cavendish Publishing, 2002. – 816 p.
10. Council of Bureau. European Law : веб-сайт. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cobx.org/en/index-module-orke-page-view-id-65.html>.

Кульчій Олег Олександрович

ІНОЗЕМНИЙ ДОСВІД ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВОРУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВТОВЛАСНИКІВ

У статті простежено історичні передумови виникнення ОСЦПВВНТЗ, розглянуто основні проблеми, що виникали у процесі його здійснення у зарубіжних країнах, випробувані часом способи їх подолання. Наголошено на важливості вивчення іноземного досвіду для подальшого розвитку та вдосконалення правового регулювання досліджуваного виду страхування в Україні. Зазначається про необхідність застосування комплексного підходу щодо удосконалення регулювання договору ОСЦПВВНТЗ та його реалізації з метою ефективного захисту прав та інтересів усіх його сторін.

Ключові слова: страхування, цивільно-правова відповідальність, автовласник, страхувальник, договір страхування, страхове відшкодування.

Кульчий Олег Александрович

ИНОСТРАННЫЙ ОПЫТ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОГОВОРА СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВТОВАЛАДЕЛЬЦЕВ

В статье прослеживаются исторические предпосылки возникновения ОСАГО, рассмотрены основные проблемы, возникающие в процессе его осуществления в зарубежных странах, проверенные временем способы их преодоления. Подчеркнута важность изучения иностранного опыта для дальнейшего развития и совершенствования правового регулирования изучаемого вида страхования в Украине. Отмечается необходимость применения комплексного подхода к совершенствованию регулирования договора ОСАГО и его реализации с целью эффективной защиты прав и интересов всех его сторон.

Ключевые слова: страхование, гражданско-правовая ответственность, автовладелец, страхователь, договор страхования, страховое возмещение.

Kulchiy Oleg Oleksandrovych

FOREIGN EXPERIENCE OF LEGAL REGULATION OF VEHICLE OWNERS CIVIL LIABILITY INSURANCE CONTRACT

In the article traced the historical background of the emergence of the compulsory insurance of civil liability of vehicle owners, the main problems arising in the course of its implementation in foreign countries, the time-tested ways to overcome them. The author laid emphasis on the importance foreign experience learning for the further development and improvement of legal regulation of the explored type of insurance in Ukraine. The need for a comprehensive approach to improving the regulation of insurance contract and its implementation in order to effectively protect the rights and interests of all of its parties.

Keywords: insurance, civil liability, vehicle owner, the insured, the insurance contract, the insurance indemnity.